

SUMARIO

1. Apertura de la Sesión
2. Decreto de Convocatoria
3. Notas de Excusación de señores concejales
4. Notas de Excusación
5. Dos proyectos de Resolución: 1) Reafirmando objetivos del Honorable Concejo Deliberante en relación a la problemática del sector. 2) Dirigiéndose al Honorable Senado de la Nación solicitando tratamiento y aprobación del expediente N° 26/96 (nota 616-C-96) Proyecto de Ordenanza: Afectando a Distrito de Urbanización futura (U.F.) predio delimitado por Avenida Martínez de Hoz y calles "A" y "B" -Manzana de los Circos- (expte. 1744-V-96)

- 1 -

APERTURA DE LA SESIÓN

-En la ciudad de Mar del Plata, Partido de General Pueyrredon, a los diez días del mes de julio de mil novecientos noventa y seis, reunidos en las instalaciones del Astillero Naval Federico Contessi & Cía. S.A., con la presencia de autoridades municipales, de la Prefectura Naval y de miembros de la Comisión Mixta para la Defensa y Recuperación del Puerto y las Playas, y siendo las 10:55 dice el

Sr. Presidente: Con la presencia de veintiún señores concejales, autoridades municipales, integrantes de la Comisión Mixta para Defensa y Recuperación del Puerto y las Playas de Mar del Plata e instituciones relacionadas con el quehacer portuense, se da inicio a la Sesión Pública Especial convocada para el día de la fecha. Antes de dar lectura por Secretaría del Decreto de Convocatoria y del Orden del Día, entiendo que es necesario hacer una mínima reflexión. Ante todo, agradecerle al señor Federico Contessi la gentileza y la buena predisposición para cedernos este espacio para poder trasladar el Concejo Deliberante, aclarando que es la primera vez que tengamos memoria quienes integramos el Concejo Deliberante que nos trasladamos del Palacio Municipal para realizar una Sesión Pública Especial para tratar temas que hacen estrictamente a la realidad portuense; nuestro Reglamento Interno así lo prevé y por lo tanto le agradezco a los señores concejales, a los invitados y a todos aquellos que nos están acompañando en esta reunión y fundamentalmente a la prensa que también se ha molestado a venir a cubrir periodísticamente esta Sesión.

- 2 -

DECRETO DE CONVOCATORIA

Sr. Presidente: Con los agradecimientos entonces que acabo de decir y reiterando que se halla vigente en este recinto todas las Ordenanzas y disposiciones municipales, en particular las que prohíben fumar, por Secretaría se dará lectura al Decreto de Convocatoria.

Sr. Secretario: (Lee) "Decreto N° 131. Mar del Plata, 4 de julio de 1996. Visto la nota N° 616/96 presentada por la Comisión Mixta para Defensa y recuperación del Puerto y las Playas de Mar del Plata y el expediente N° 1744-V-96 iniciado por varios señores concejales, a través del cual presentan un proyecto de Ordenanza afectando al Distrito Urbanización Futura (U.F.) al predio delimitado por la Avda. Martínez de Hoz y las calles "A" y "B" del Puerto de nuestra ciudad, y CONSIDERANDO: Que mediante la referida nota la Comisión Mixta para Defensa y Recuperación del Puerto y las Playas de Mar del Plata, solicita la realización de una Sesión Pública Especial del H. Cuerpo en el Puerto de Mar del Plata, a fin de trata la grave situación que atraviesan en su conjunto la costa y el Puerto del Partido de General Pueyrredon. Que la citada Comisión requiere el tratamiento de la reiteración del reclamo por la creación del Consejo de Administración Autónomo para el Puerto de Mar del Plata, integrado por representantes del Gobierno de la provincia de Buenos Aires, de la Municipalidad y usuarios del mismo. Que otros de los temas a tratar es la necesidad de realizar el dragado capital, para la erradicación completa del banco de arena situado en la boca de acceso al Puerto; la recolección de la arena extraída en las playas mediante la técnica de refulado; la revisión de la extracción de arena al sur de la Escollera Sur, la planificación de un programa de obras de defensa costera para el Partido, como también solicitar al H. Senado de la Nación la aprobación del expediente relacionado con la modificación a la Ley N° 20.094 (Ley de Navegación), que permite la rápida remoción de los barcos hundidos, semihundidos, inactivos, abandonados e interdictos. Que a tal fin en la reunión de la Comisión de Labor Deliberativa llevada a cabo el día 3 del presente mes se acordó citar a Sesión Pública Especial para el día 10 del corriente. Que el artículo 4° del Reglamento Interno autoriza el funcionamiento del Honorable Concejo Deliberante en cualquier punto del Partido, cuando una disposición del Cuerpo así lo autorice. Que dado la importancia de los temas en cuestión, esta sería una oportunidad para poner en práctica la nueva experiencia de sesionar en otro lugar que no sea el tradicional recinto de sesiones, ubicado en el Palacio Municipal. Por todo ello, el Presidente del Honorable Concejo Deliberante **DECRETA:** Artículo 1°: Cítase a Sesión Pública Especial para el día 10 de julio de 1996 a las 10:30 horas en las instalaciones del Astillero Naval Federico Contessi y Cía S.A. ubicado en la calle "B" Espigón 4 del Puerto de nuestra ciudad para el tratamiento de los temas expuestos en el exordio del presente. Artículo 2°: A través de la Secretaría del Honorable Concejo Deliberante se instrumentarán las gestiones (traslado de personal, sonido, etc) para la realización de la Sesión en el lugar mencionado en el artículo anterior. Artículo 3°: Invítase a las autoridades nacionales y provinciales a la Comisión Mixta para la Defensa y Recuperación del Puerto y las Playas de Mar del Plata y a todas las instituciones intermedias que hacen al

quehacer portuense. Artículo 4º: Comuníquese, etc. Firmado: Roberto Oscar Pagni, Presidente del HCD; Carlos José Pezzi, Secretario del HCD”.

- 3 -

NOTAS DE EXCUSACIÓN SEÑORES CONCEJALES

Sr. Presidente: Por Secretaría se dará lectura a las notas de excusación recibidas.

Sr. Secretario: (Lee) "Mar del Plata, 8 de julio de 1996. Sr. Presidente del HCD, Esc. Roberto Oscar Pagni. De mi mayor consideración: Por la presente me dirijo a usted a fin de informarle mi ausencia a la Sesión Pública Especial a llevarse a cabo el día 10 del corriente, por haber concertado entrevista con la Sra. Ministro de Educación de la Nación, Lic. Susana Decibe, en la ciudad de Buenos Aires en la misma fecha y hora. Sin otro particular, lo saluda atentamente. Concejal Carlos Baldino". "Mar del Plata, 8 de julio de 1996. Sr. Presidente del HCD, Esc. Roberto Oscar Pagni. De mi consideración: Me dirijo a Ud. con el objeto de poner a vuestro conocimiento que el concejal profesor Fernando Rodríguez Facal, por razones de salud se ve impedido de asistir a la próxima Reunión Pública Especial del Honorable Concejo Deliberante a realizarse el 10 del corriente en instalaciones del Astillero Federico Contessi S.A. Rogando a Usted haga presente las correspondientes excusas al Honorable Cuerpo, hago propicia la oportunidad para reiterarle mis más cordiales saludos. Atentamente. Dr. Javier De la Reta, presidente del bloque justicialista". También no podrá asistir, por habersele otorgado la representación del Cuerpo en el lanzamiento de la temporada de invierno en Buenos Aires, realizada por el EMTUR, el concejal Ricardo Elorza.

- 4 -

NOTAS DE EXCUSACIÓN

Sr. Secretario: (Lee) "Mar del Plata, julio de 1996. Señor Presidente del H.C.D. Esc. Oscar Pagni. Hubiese querido acompañarles en esta Sesión Especial sobre un tema que tanto nos preocupa que es el Puerto. Debido al lanzamiento de la temporada de invierno 1996 en Buenos Aires, no podré acompañarles, por lo que he delegado mi representación en el señor Subsecretario de Promoción de la Producción y el Empleo, Ing. Juan Darío Sócrate. Sólo me resta desearles que se obtengan los mejores resultados que redundarán en beneficio de todos. Sin más, los saludo muy afectuosamente. Elio Aprile, Intendente Municipal". "Buenos Aires, 8 de julio de 1996. Señor Presidente del H.C.D. Roberto Oscar Pagni. Tengo el agrado de dirigirme a usted por instrucción del señor Secretario de Agricultura, Pesca y Alimentación, Ing. Felipe C. Solá, a efectos de agradecerle la invitación que se le hiciera en su nota del día 5 de julio del corriente año a la Sesión Pública Especial (Decreto N° 131) del día 10 de julio en el Astillero Naval Federico Contessi de la ciudad de Mar del Plata. Al respecto quisiera informarle que debido a un viaje programado con anterioridad a la organización de este acto, le resulta imposible al señor Secretario estar presente en el mismo. No obstante esta Secretaría comprende los criterios que conducen al mencionado encuentro. En este sentido, la Secretaría de Agricultura, Pesca y Alimentación (SAPyA) ha dispuesto la utilización de 2 millones de pesos para la limpieza del Puerto de Mar del Plata que permita mejorar su capacidad operativa actual. Estos fondos, no reembolsables, serán utilizados próximamente en la extracción de los 29 barcos hundidos y la remoción de los 28 barcos inactivos, lo que confirma, una vez más, la necesidades de la comunidad marplatenses, tan importante para nuestro sector pesquero. Sin otro particular, saludo a usted muy atentamente. Dr. Eduardo Alberto Pucci, Subsecretario de Pesca". "Mar del Plata, julio de 1996. Néstor Mario Saggese saluda con atenta consideración al señor Presidente del Honorable Concejo Deliberante, escribano Roberto Oscar Pagni, y le agradece la invitación para participar de la Sesión Pública Especial a realizarse el próximo miércoles. Imposibilitado de asistir por cuanto en esa fecha sesiona la Cámara de Diputados, le informa que comparte la preocupación por la problemática portuaria y queda a disposición para cuanto esté a su alcance realizar". "Mar del Plata, 10 de julio de 1996. Presidente del H.C.D. Esc. Roberto Oscar Pagni. De mi consideración: Lamentando no poder acompañarlo en esta oportunidad, en razón de no encontrarme en esta ciudad, por motivos que incumben a mi tarea legislativa le envío mis excusas y hago propicia la oportunidad para quedar a su entera disposición. Sin más, lo saludo atentamente. Susana Salerno, senadora provincial". "Mar del Plata, 10 de julio de 1996. Sr. Presidente del H.C.D. Esc. Roberto Oscar Pagni. De mi consideración: Me dirijo a Usted con el motivo de hacerle llegar mis disculpas por no poder asistir a la Sesión Pública Especial en el Puerto, en razón de encontrarme ausente de la ciudad por razones inherentes a mi función legislativa. Sin más, quedando a su entera disposición, lo saludo muy atentamente. Pablo Vacante, diputado provincial."

- 5 -

DOS PROYECTOS DE RESOLUCIÓN

1) REAFIRMANDO OBJETIVOS DEL H.C.D. EN RELACIÓN A LA PROBLEMÁTICA DEL SECTOR. 2) DIRIGIÉNDOSE AL HONORABLE SENADO DE LA NACIÓN SOLICITANDO TRATAMIENTO Y APROBACIÓN DEL EXPEDIENTE N° 26/96 (nota 616-C-96)

PROYECTO DE ORDENANZA

**AFECTANDO A DISTRITO URBANIZACIÓN FUTURA (U.F.)
PREDIO DELIMITADO POR AVDA. MARTÍNEZ DE HOZ**

**Y CALLES "A" Y "B" -MANZANA DE LOS CIRCOS-
(expte. 1744-V-96)**

Sr. Presidente: De acuerdo a lo acordado en la reunión de Labor Deliberativa, le vamos a ceder el uso de la palabra al señor Martín Inda.

Sr. Inda: Como presidente de la Comisión Mixta Pro Defensa del Puerto y de las Playas, constituida por Ordenanza del Honorable Concejo Deliberante de Mar del Plata en el año 1994, quiero señalar los principales aspectos a los cuales ha estado refiriendo y trabajando la Comisión. En primer lugar nosotros hemos señalado reiteradamente desde hace mucho tiempo la necesidad de que el Puerto de Mar del Plata sea administrado por un Ente Administrativo. Hablamos en su oportunidad con el doctor Citara, hace ya muchos años y nos prometió que efectivamente así se iba a realizar y lo que nosotros habíamos venido realizando iba a servir de base para lo que luego se haría en los puertos de Bahía Blanca y de Necochea. Estamos a la espera de que eso se confirme y si bien por resoluciones posteriores el Puerto de Mar del Plata ya no es el puerto autónomo sino que es un puerto de la provincia. Esperamos que aquella resolución que entonces se manifestó que se tomaría se haga efectiva y tengamos en Mar del Plata la autoridad que maneje directamente este Puerto en esas condiciones. Hemos trabajado mucho también por la limpieza del puerto y la extracción de los barcos. Se acaba de manifestar en estos momentos una comunicación del señor Ministro de Agricultura, Ganadería y Pesca por la cual se encuentra ya con los fondos para remover esos barcos, lo cual significará para el Puerto la posibilidad de trabajar en muchas mejores condiciones que la que está trabajando en estos momentos, puesto que la gran mayoría de los muelles están ostoporizados y no se puede atracar en ellos por las circunstancias que todos conocen perfectamente. Estamos trabajando activamente en este tema de las playas, todos conocemos el problema: Mar del Plata se va quedando sin playas a lo largo de los años y es necesario intervenir rápidamente en ello para que esta ciudad -que nació balneario, es balneario y deberá seguir siendo balneario- no se vaya a encontrar en un momento determinado sin su vital necesidad que son precisamente las playas. El Ministerio de Obras Públicas de la Provincia últimamente a fin del año pasado ha puesto ya en marcha parte de ese plan y así se arreglaron dos escolleras -la 1 y la 2 en la Rambla Bristol- y se comenzó un nuevo proyecto sobre la Avenida Constitución que va a solucionar un grave problema, cual puede ser la entrada a esta ciudad sobre la Avenida Constitución, que está muy comida por el mar y en cualquier momento podemos tener allí un problema que provoque un derrumbe, con todas las consecuencias que eso puede acarrear. Además el construir allí el espigón número 12 significará, posiblemente, la posibilidad de que se prolongue un desagüe pluvial que hay sobre la calle Constitución, que evidentemente en lugar de descargar sobre la playa sería mucho más conveniente que descargara a través de un muelle bastante más lejos sobre la costa. Se acaban de concesionar -aunque todavía no está terminado- el Puerto de Mar del Plata. La Comisión ha venido señalando en todas las ocasiones la necesidad de que la famosa "manzana de los circos" sea destinada con fines directamente vinculados con las actividades portuarias. En eso estamos y podemos decir en estos momentos que precisamente a través de una presentación del diputado Garivoto hay en la Cámara de Diputados de la Provincia un proyecto de solicitud de informes referente a aspectos relacionados con licitaciones públicas del Puerto de Mar del Plata y, por lo tanto, de sus manzanas. Hemos hablado durante todo este tiempo de la necesidad del dragado del Puerto. En las últimas semanas tuvimos precisamente por una intervención de la Marina una reunión en el buque "Comodoro Rivadavia", en donde se nos explicó un trabajo hidrográfico que se había realizado por el cual se consta que cada vez está más reducido el canal de entrada y en algunos momentos -ya un poco más avanzado el segamiento de ese canal- eso constituye un verdadero peligro. Ayer hemos tenido afortunadamente un temporal de poca magnitud, pero si esto hubiera sido diferente quizás hoy tendríamos algún inconveniente como para que no se pudiera entrar a este Puerto y el mismo quedara inutilizado. Hemos escuchado ayer precisamente por televisión las declaraciones de un capitán de un barco que entró ayer a Mar del Plata y manifestaba las dificultades y los riesgos que corrió para entrar con ese temporal, que no era de gran magnitud. Nos queda el tema de las playas que reitero que es espectacular y necesario realizarlo y para lo cual se haría una tarea conjunta que sería eliminar el banco que obstruye e inutiliza en buena medida al Puerto y refulado de arenas sobre las playas. Empezamos ya disponiendo de 150 camiones de arena que se van a sacar atrás de la Escollera Sur -donde hay una gran acumulación de arena- que se van a distribuir dentro de pocos días, luego de que se aprueben las disposiciones necesarias sobre las playas de Mar del Plata y dando comienzo así a una pequeña operación de refulado. Pero esto vendrá luego que se quite del lugar el banco que obstruye la boca del Puerto de Mar del Plata, que en un día como hoy es fácil verlo al pasar por la explanada a partir de la Escollera Norte cómo se prolonga en sentido norte esa playa y se nota la rompiente, de modo que está perfectamente claro cuál es el problema que nosotros tenemos. Y para Mar del Plata no debería ser un gran problema, tampoco para la provincia y el país, porque el Puerto de Buenos Aires hay que dragarlo por más de cien kilómetros de canales en forma permanente y el Puerto de Bahía Blanca padece más o menos la misma situación, y este puerto tiene un pequeño banco proporcionalmente, que debería sacarse, y volveríamos a tener un Puerto como fue en sus principios un puerto de profundidad y marítimo que es muy necesario en esta situación que se esta planteando ahora sobre la necesidad de que los países trabajen en conjunto. En ese sentido va a ser muy necesario que este Puerto esté a disposición de las necesidades de nuestro país. Creo haber informado más o menos en lo que está la Comisión y seguimos luchando por estos temas con el apoyo cierto del Concejo, de los señores diputados y senadores que tenemos representando a nuestra ciudad en la provincia y confiamos en que como buenos argentinos, esta playa es absolutamente necesaria, es el gran balneario del país y tenemos que mantenerlo, incrementarlo y mejorarlo, y una de las mejoras es precisamente la que acabamos de mencionar.

Sr. Presidente: Gracias señor Inda. En tratamiento entonces la nota 616-C-96, obran por Secretaría dos proyectos de Resolución. Concejal Pulti, tiene la palabra.

Sr. Pulti: Señor Presidente, las notas y los expedientes a los que usted hace referencia tratan -en la mayoría de los casos- de temas que ya hace algún tiempo ha tratado el Concejo Deliberante y la Comisión Mixta de Defensa del Puerto y las Playas, y quizá hoy al momento de repasar algunos de esos temas sea un buen día para decir una vez más que para los bloques minoritarios del Concejo Deliberante, para los bloques de oposición, suelen ser más fáciles algunas posiciones de reclamos, algunas posiciones de exigencias, por razones que tienen que ver con cuestiones importantes en el manejo de la administración municipal. Tenemos que decir -porque nobleza obliga y porque además nunca es suficiente y nunca está de más reconocer las aptitudes responsables, serias de los que hoy son los bloques mayoritarios- que es más sencillo para nuestro bloque y los bloques minoritarios "ir a fondo" -como decimos en el metier político- con algunos temas y requiere de más mesura, más equilibrio y más esfuerzo normalmente en las labores del oficialismo mantener determinadas posiciones de fuerza. En ese sentido, queremos dejar constancia una vez más de nuestro reconocimiento al bloque justicialista -que representa al oficialismo provincial- que en la defensa de los intereses de la ciudad siempre está presente en el planteo de los temas portuarios y lo mismo para el bloque del oficialismo en el gobierno de Mar del Plata, que también tiene razones de equilibrio que tomar en cuenta antes de tomar decisiones en materia de reclamos y por supuesto a todos los demás que en forma permanente hemos sabido mantener una unanimidad de criterios en defensa de las cuestiones portuarias de la ciudad. Señor Presidente, hay cosas que por viejas uno nunca termina de descubrirlas. En el caso del Consejo de Administración del Puerto de Mar del Plata, que reclama la Comisión Mixta y en el caso del destino de los terrenos que tienen que ver con la actividad portuaria de Mar del Plata, hay antecedentes que cada vez que se descubren ratifican el rumbo que llevamos y cada vez que se estudian ratifican una conducta que a nuestro juicio es equivocada desde el Decreto 3958, de épocas del Gobierno Militar donde en el acápite D-4 decía que "no se concederían áreas portuarias para la instalación de circos, parques de diversiones, exposiciones, etc." e informaban a la Municipalidad sobre la posibilidad de buscar otros sitios para esto. Hasta lo que está contenido en la legislación de Reforma del Estado Nacional y lo que después fue los Decretos y las Leyes del Gobierno provincial de aquel momento que tomaban el Puerto bajo su jurisdicción, todo tiende a configurar a la ciudad como un todo, al Puerto incluido en la ciudad como ese todo y al puerto inescindible como una unidad de actividad económica que pueda ser útil para la región. La legislación en materia de Reforma del Estado que yo mencioné hace un instante y que se dictó en el año 1989, estableció la transferencia de los Puertos a las distintas provincias y en particular a la provincia de Buenos Aires a través del Decreto 4025/90, que declaró de interés provincial la provincialización de los Puertos (donde se incluía el de Mar del Plata) y la creación de los Consejos de Administración de los Puertos. Concretamente, el artículo 4º de ese Decreto hablaba de la creación de los Consejos Portuarios para cada una de las estaciones marítimas o fluviales a provincializar a los fines de establecer un ámbito de participación para el logro de los objetivos fijados. Decía el artículo más adelante: "La Comisión Provincial de Desarrollo Portuario invitará a la integración de los mencionados Consejos a los Municipios que compete a los organismos nacionales y al sector privado empresario y gremial ligados a la operatoria portuaria". Parece mentira, señor Presidente, que esto estuviera en un Decreto de la provincia de Buenos Aires del año 1990, por el cual se aceptaba el Puerto que previamente era nacional y que todavía hoy en 1996 debamos seguir reclamando por la creación de ese Consejo Autónomo sin que se nos responda, sin que se nos conteste, obviándose cada uno de los reclamos y habiendo sido testigos de la creación de Consejos similares en el Puerto de Bahía Blanca y Quequén. Crear el Consejo de Administración del Puerto de Mar del Plata significa dar una materialización clara al concepto de un gobierno autónomo que tenga que ver al Puerto integrado con la ciudad, que lo observe como un patrimonio público, destinado a constituirse en una palanca del desarrollo económico de Mar del Plata y la región. Supone un manejo localizado con gente de carne y hueso que dé respuestas en la ciudad por lo que ocurre en el Puerto y no como ocurre hoy día que parece a veces que se tratara de fantasmas, los cuales pueden delegar sucesivamente en distintos niveles jerárquicos sin dar respuestas responsables por lo que ocurre en nuestro Puerto. Hoy creo que es un día donde está bien claro que la ciudad quiere hacerse amiga del Puerto; habrá que ver hasta dónde el Puerto quiere hacerse amigo de la ciudad. Significa también hoy -además de funcionarios grises, sin nombre reconocido en Mar del Plata, sin actuación reconocida en la ciudad, sin logros ni eficacia en la parte administrativa- personas de carne y hueso en Mar del Plata; la ciudad quiere integrarse al Puerto y el Puerto a la ciudad y creo que la ciudad pretende que el Puerto sea -como dijimos hace un instante- una palanca de desarrollo económico y comercial. Creo que la ciudad quiere que en el Puerto participen actividades múltiples que resulten un medio eficaz para la exportación e importación de productos de todos los productores que tienen algo que ver con el comercio internacional y con el comercio del Mercosur. Reitero que la ciudad quiere hacerse amiga del Puerto y hay que lograr que el Puerto tenga en conjunto la misma actitud, que no se ve materializada cuando transcurren dos años desde una oferta única para un proceso licitatorio que no ha logrado que la ciudad sienta como propia, que no ha logrado que la ciudad encienda en ese proceso licitatorio una mística de crecimiento, desarrollo, de inversiones, de modernización, sino que ha logrado que sea un proceso absolutamente sigiloso, de espaldas a Mar del Plata, desinteresado por lo que la ciudad le contesta, como que no fueran un par de reuniones de compromiso con esta Comisión Mixta, las cuales no se volvieron a reiterar, ni mostraron un ánimo de integración aún cuando esa Comisión jamás objetó -habiendo tenido motivos suficientes- el proceso licitatorio. En una oportunidad, cuando el doctor Porrúa era concejal, sumó las horas en las que el pliego de concesión del Puerto había estado a la venta. En algún momento, cuando ese proceso licitatorio sumaba voces críticas en todos lados, la Comisión Mixta se calló la boca y hoy mismo no está objetando el proceso licitatorio; hoy está diciendo que el Puerto es un patrimonio público, que el Puerto es un patrimonio de la ciudad, que pretendemos que la ciudad participe de la vida del Puerto, que la ciudad se integre al Puerto y que el Puerto se integre a la ciudad, en particular en este proceso hasta ahora no muy feliz que esperamos que algún día concluya felizmente. No descartamos que algún día concluya felizmente; hasta ahora esas circunstancias creativas, edificantes, no han sido dadas. Por eso es un buen día también para reclamar la creación del Consejo de Administración del Puerto, para reclamar todo lo que tiene que ver con una recuperación de la operatividad del Puerto; siempre está -por supuesto- una instancia dispuesta a dirimir con claridad y con objetividad debiera decir acá republicana las diferencias de opinión que pudieran haber en materia de administración de los bienes de interés público. Justo en estos días

ha aparecido, confirmado por la Cámara Federal, una resolución de la Justicia Federal en relación a un tema idénticamente conflictivo (creo que es mucho más pueril) como el que se dio con los terrenos de Ferrocarriles en la estación que se encuentra en Avda. Luro e Italia. Allí se resolvió un día construir comercios desatendiendo en forma absoluta la capacidad y el poder de policía de la Municipalidad del Partido de General Pueyrredon y el interés que pudiera tener la Municipalidad en ordenar y en participar en la habilitación y en lo que tiene que ver con el ordenamiento territorial de esos sectores. La Municipalidad reclamó y giró a su Justicia de Faltas como faltas las que allí se estaban cometiendo. Y allí hubo una institución de bien público -siempre aparecen instituciones de bien público a veces como concesionarias de algunas explotaciones que pueden ser discutidas- que se presentó ante la Justicia con un recurso de amparo y tuvo un fallo en primera instancia que en pocos días fue ratificado por la Cámara Federal. Algunos de esos párrafos vienen a este tema, sobre todo porque el dominio de las tierras en las que estamos hoy sentados nunca fue transferido a la provincia y nunca se perfeccionó dicha transferencia de dominio; ha sido transferida la administración, el usufructo, el goce, pero nunca fue transferido el dominio. En consecuencia, aquello que hoy resolvió la Justicia Federal para otros terrenos, seguramente también es válido para éstos. Allí decía el juez de primera instancia que "la cuestión planteada es si la Municipalidad de General Pueyrredon puede legítimamente inspeccionar, habilitar, impedir la ejecución de obras que el actor está efectuando en terrenos donde se encuentra emplazada la Estación Mar del Plata de Ferrocarriles Argentinos". Esa era la cuestión que se discutía y la actora planteaba que había una potestad suya a partir de que lo había logrado ante el Gobierno de la Nación y decía además que "había un conflicto evidente entre los intereses del Estado Municipal y del Estado Nacional, que no debe ser ella quien la resolviera y que además entendía que era jurisdicción del Estado Nacional". El juez, en consecuencia, ante esta manifestación empieza a citar antecedentes que se remontan a Aristóteles, con referencias de la situación municipal y lo que significaba la convivencia de los pueblos en el ámbito municipal y llega a Joaquín V. González citando motivos y razones por las cuales "era la Municipalidad en su calidad de estado autónomo, ya en ese momento, era el que debía dictar todas las normas de habilitación, de ordenamiento y también de planificación", dice el juez. Y en una parte de los considerandos previos de la sentencia, refería que "la Municipalidad había actuado conforme a las pautas de autonomía que antes citó y aplicaba su poder de policía, que no es otra cosa que el ejercicio de una facultad reglamentaria de derechos y garantías en base a la cual se generan ciertas restricciones para el bien común local". En cuanto al conflicto que ha sido eludido entre el Estado Municipal y Nacional en ese caso, entendía que "aparecía como lógico y razonable el ejercicio del poder de policía municipal, dirigido a la protección de intereses locales y a mantener la supremacía de las autoridades locales. Aquí se trata de un problema de seguridad, de higiene y por qué no de planificación urbana", dice el juez de primera instancia en la sentencia que ratificó la Cámara, cuestión que viene tanto al tema que estamos discutiendo. "Pues ello enraza con el sentido local del contralor de la ejecución. En este caso (miren ustedes qué casualidad) de un centro comercial y resulta difícil e incomprensible pensar en la formulación del mismo sin intervención municipal para realizar las medidas que el poder lo facultaba. Toda planificación de algo como lo que estamos tratando, abarca -más que el aspecto económico- pautas políticas, sociales, estructurales y en todo ello le corresponde el rol protagónico, más allá que innecesariamente alguna disposición legal sin asidero le pretende impedir toda vez que no se ajusta al espíritu de las legislaciones invocadas precisamente por la actora". Creo que son clarísimas las consideraciones que hizo la Justicia antes de resolver en favor de la Municipalidad del Partido de General Pueyrredon. Vuelve a referirse después en relación a la colisión y dice que "no puede argumentarse, con los criterios que tuvo la actora, que la inspección y contralor municipal importen una traba al ejercicio de la actividad que incumbe a la empresa, capaz de obstaculizar e interferir en el cumplimiento de las finalidades que le corresponde atender" y así sucesivamente hasta dar curso desfavorable al amparo y favorable a los intereses de la Municipalidad. Hoy, señor Presidente, cuando discutimos la potestad de la Municipalidad para opinar lo que va a hacerse en la manzana de los circos, cuando discutimos lo que creemos que debe ser la manzana de los circos, cuando decimos que la Municipalidad o la ciudad quiere hacerse amiga del Puerto y el Puerto hacerse amigo de la ciudad, cuando decimos que integradamente pretendemos que funcione el Municipio en toda la región expresando los intereses del conjunto, estamos diciendo esto. Estamos diciendo lo que muy claramente dice también este fallo de la Justicia y que en 1990 expresaba la legislación que dictara el Gobernador Cafiero. Cuando planteamos la gobernación autónoma del Puerto no planteamos ahuyentar inversiones, no planteamos correr a nadie, planteamos integrarlo todo en un programa de actividad y de crecimiento de inversiones en el Partido de General Pueyrredon y en la región que se múltiplemente aceptado, útil y enriquecedor. Señor Presidente, no quiero abusar más del tiempo que se nos ha concedido y simplemente expresar que -por supuesto- nuestro bloque va a votar afirmativamente la Ordenanza y las Resoluciones que están a consideración del Cuerpo y que nos congratulamos que, en su primera Sesión fuera de la Municipalidad, el Concejo Deliberante de Mar del Plata lo haya hecho en un sitio tan importante y tan caro para los marplatenses como es el Puerto y esta parte del Puerto reconocida en el país por sus cualidades de lucha, de producción y de actividad creadora. Nada más, señor Presidente.

Sr. Presidente: Concejal Worschitz, tiene la palabra.

Sr. Worschitz: Señor Presidente, señores, anteponiendo a lo que voy a decir quiero aclarar que nuestro bloque va a acompañar los proyectos que van a ser tratados en esta Sesión. Pero quería hacer unas aclaraciones previas. No vengo a hablar de las cuestiones técnicas que hacen al Puerto de Mar del Plata. ¿Voy a hablar yo del banco de arena que invade su canal de acceso o de los buques abandonados y hundidos en sus muelles y de otros temas que nos aquejan en el Puerto?. No, señor Presidente, sobre ese tema ya se ha expresado muy bien el presidente de la Comisión Mixta para Playas y Puerto, don Martín Inda, y el concejal preopinante. Vengo a hablar de la necesidad que tenemos los marplatenses de manifestar nuestra adhesión a nuestro territorio, de la necesidad del espacio que vivenciamos, que es nuestra realidad; es bueno e interesante que hoy nos hayamos instalado en este lugar porque esto es una discusión que deberíamos habernos dado hace mucho tiempo. El espacio, señor Presidente, se manifiesta ante las vivencias de una sociedad y ese espacio también se manifiesta

con sus potencialidades y sus debilidades; esos elementos de la naturaleza y del accionar humano que pueden ser aprovechados o que pueden generar también cuestiones desfavorables pura y exclusivamente por la actitud del hombre y tenemos que evitar que estos elementos no se transformen en nuestras vulnerabilidades. Y vuelvo a destacar que es importante que nos hayamos instalado aquí. ¿Por qué hablo de esto? Porque quiero traer unas ideas a este debate que, como marplatenses que queremos a nuestro Puerto y que queremos que nuestra ciudad sea un polo regional de desarrollo, tenemos que empezar a plantearnos cuestiones que hacen al mundo en que vivimos. Hoy se han caído fronteras en pos de una apertura económica; escuchamos y hablamos permanentemente de una globalización que tampoco comprendemos, estamos inmersos en un mundo de integración. ¿Y qué hacemos por nuestro espacio en un mundo de integración? ¿Alguna vez nos pusimos a pensar dónde estamos y cómo nos relacionamos con él?. Si evaluamos todas las informaciones técnicas que hablan del espacio marplatense podemos ver que somos periféricos con respecto a los grandes corredores comerciales de integración del Mercosur. Somos periféricos al gran corredor transversal chaqueño. Somos periféricos al gran corredor central y con respecto al corredor patagónico. También es importante recalcar que formamos parte de la periferia de esa extraordinaria porción del territorio bonaerense del sur, de ese extraordinario territorio agrícola que saca toda su producción por Bahía Blanca, por Quequén, y si no la enlaza por un extraordinario sistema vial con los puertos fluviales del Paraná. Somos periféricos también con respecto a ese extraordinario mercado de Buenos Aires y el conurbano. Y esta es una debilidad, señores, que de una vez por todas los marplatenses tenemos que superar y plantearnos en serio -y nuestra presencia hoy aquí es una manifestación concreta de esto- este tema porque, como decía al principio, al espacio se lo domina, al espacio se lo vive y hoy esta institución que representa a los marplatenses está viviendo en este espacio y está sentando testimonio en este espacio. Aclaro que el bloque que represento se ha sumado históricamente a todos los reclamos que ha hecho la Comisión Mixta para Puerto y Playas con nuestras diferencias de criterio y con nuestra obligación también de ser oficialistas y entroncar estas diferencias que vivimos como marplatenses y como oficialistas a nivel provincial y nacional. Pero manifestamos la decisión de este bloque de acompañar todo este proceso marplatense en reivindicación de su Puerto. De estas debilidades de las cuales hablaba, señor Presidente, debemos tener cuidado: evitemos que ellas por acción u omisión se transformen en vulnerabilidades. Apoyemos nuestro Puerto, manifestemos este testimonio para poder integrarnos en esta nueva organización espacial que se presenta a través de la integración territorial del Mercosur porque si no, cuidado, vamos a descubrir una nueva forma de marginación. Nada más, señor Presidente.

Sr. Presidente: Concejal Sirochinsky, tiene la palabra.

Sr. Sirochinsky: Gracias, señor Presidente. Creo que hemos tenido una motivación similar con el concejal Worschitz, quizás sea porque pasamos por la misma Universidad, y he escrito algunas consideraciones para hacer más ordenada mi exposición y que -si me permite- voy a leer. El mar ha sido escenario permanente de la historia del hombre, desde sus albores, donde constituyó fuente obligada de alimentos primarios, hasta la actualidad donde conforma un teatro esencial para las comunicaciones de los pueblos, los intercambios culturales y económicos y la proyección de un Estado. El océano es el tablero donde las naciones modernas juegan las grandes partidas de sus objetivos políticos y estratégicos y, por ser un medio a disposición de todas las banderas del mundo, ha sido punto de coincidencias y desencuentros pero, siempre, meta obligada para satisfacer las necesidades crecientes de la civilización actual. Cada día aumentan las brechas entre las sociedades que luchan para sobrevivir y las que están beneficiadas por los desarrollos científicos y técnicos que les permiten una gran disposición de recursos, muchos de los cuales provienen de áreas marítimas. Los intereses marítimos tiene enorme peso sobre el ordenamiento político, económico y social de un país, constituyendo un elemento fundamental para proyectar la Nación a través de su política internacional. Se entiende por intereses marítimos a toda actividades que, desarrollada en el área oceánica de un Estado, sus costas y la zona de influencia, coadyuve política, económica, cultural y socialmente a la obtención de los objetivos de un país. Acorde con la definición, por ser Argentina un país oceánico, posee intereses inherentes al rol que juega tal manifestación geográfica y su grado de importancia dependerá de la capacidad de sus habitantes para interpretar de qué modo y con qué alcances aquellos intereses deben ser tenidos en cuenta. Si una comunidad del interior de la República, dedicada a tareas agrícola-ganaderas lucha por obtener una ruta pavimentada que permita el transporte rápido de las cosechas, deberá pensar qué estéril será su esfuerzo si las mismas se deterioran en las terminales de puertos inoperantes. Lo que caracteriza a un país como agrícola-ganadero o industrial o de servicios, además de las condiciones geográficas, lo determina la voluntad de sus habitantes para estructurarlo de una u otra manera, incluso en muchos casos al margen de las condiciones naturales, Japón es un claro ejemplo de esto último. Por otro lado, por muy rica que sea una tierra, un yacimiento o cualquier actividad natural de un país, si no se la cultiva adecuadamente o se industrializa racionalmente o no se comercializan hábilmente todos los recursos, no habrá riqueza, ni desarrollo, ni bienestar. En el caso del mar la situación se vuelve más compleja ya que por pertenecer a todo el pueblo configura el extraño sentimiento de no ser de nadie, y como la posesión se materializa a través del Estado, en el caso argentino se está en la creencia que es exclusiva responsabilidad de la administración de turno cuando lo real es que representa una responsabilidad mancomunada al igual que el resto del patrimonio nacional. Los intereses marítimos hacen al poder marítimo de una Nación y están conformados en esencia por una voluntad nacida de utilizar los beneficios que brinda el mar, acompañada por la correspondiente capacidad para extraer los recursos que conforman dichos beneficios. Nacen del ejercicio de una actividad político-económica, se desarrollan mediante presencia física, se autoalimentan a través de la explotación y comercialización de los recursos marinos, se preservan cuando generan la capacidad de crear conciencia y remata en el poder que confiere todo este accionar a través de los bienes nacionales que incrementan, en definitiva la riqueza del país. Los intereses marítimos no pueden constituir un argumento declamatorio. Deben ser incorporados a una decidida acción de gobierno, pero además tienen que formar parte de las ideas de proyección de la clase empresarial-dirigente, único camino para llegar a constituirlos en una aspiración permanente de todo el pueblo argentino. Si vivimos enclaustrados dentro de los límites

continentales habremos perdido la capacidad de proyectarnos. En un país con un intercambio marítimo de más del 90% del tráfico total, el no tener conciencia de los intereses que se juegan en el mar puede llegar a ser un caso de inconsciencia, lo que lamentablemente ha resultado ser un hecho común en el quehacer argentino. Es indudable que la problemática internacional vigente concurre a suprimir el concepto de "espacios vacíos" cuya posibilidad de existencia se reduce de continuo ante la crisis -cada día mayor- de recursos estratégicos renovables y no renovables. Los espacios marítimos no pueden constituir la excepción y los términos que en la década del '80 nos fueron muy conocidos como "Zona Económica Exclusiva", "Límite de la Plataforma Continental" y "fondos Marinos como Patrimonios de Naciones Particulares" creados por la Ley de Mar, no son más que denominaciones tendientes a designar "dueños" a cada una de las partes del planeta. La situación derivada de una explosión demográfica sin antecedentes en la historia del mundo agravada por la carencia de alimentos y materiales inorgánicos coloca a los países productores en situaciones políticas críticas, hasta el nivel de ver, en muchos casos, esquilmas sus riquezas en los espacios marítimos soberanos y en donde la extracción indiscriminada del recurso puede llegar a alterar el equilibrio ecológico. La República Argentina es uno de los países afectados por este accionar, nuestro Puerto marplatense hoy es un cementerio que nos muestra todavía esqueletos de barcos pesqueros que nos prueban, por un lado, una falta total de conciencia marítima en la dirigencia política y una mentalidad empresaria que jugó a obtener divisas fáciles sin importarle el desarrollo de la actividad. Por eso, señor Presidente, deseo hoy, que nuevas inquietudes nos han traído a sesionar en nuestro Puerto, hacer un poco de historia de los últimos 36 años sobre una de las actividades de nuestro Puerto: la pesca. A principios de 1960 se entendía a la actividad pesquera como un conjunto de acciones que incluían la captura, la investigación pesquera, la construcción de buques y su reparación, el procesamiento industrial, la comercialización, conservación y protección de recursos vivos. Así lo entendió la legislación del momento y, en particular, los Decretos 10.032 y 10.033 de 1960, haciendo que el conjunto de las actividades e intereses mencionados se interrelacionara y constituyeran en sí mismo un solo interés, bajo el concepto de una permanente solidaridad entre los mismos. Bajo esta misma filosofía se desarrolló la pesca en países con profunda presencia y tradición en esta actividad, como Japón, España, Estados Unidos y Canadá entre otros. Sin embargo, en nuestro país, más allá de los aspectos e intenciones de la legislación que se elaboró, se ha errado en las políticas y en su instrumentación. La coyuntura hizo perder el rumbo y hoy nos encontramos prácticamente sin flota pesquera donde la interrelación señalada no funcionó y, en consecuencia, se privilegió la captura por encima del valor agregado. Esto de alguna forma se convirtió en muchas oportunidades en una excusa o justificativo de nuevos privilegios. Al dictarse en 1967 la Ley 17.500 de Pesca, las capturas eran poco más de 200.000 toneladas. Los considerandos de esta Ley señalaban que se pretendía "... poner en marcha un nuevo aspecto de la economía nacional, posibilitando la creación de fuentes de trabajo y aportes de divisas al país". En 1971 fue promulgada la Ley 19.000. Había un sentido promocional para la pesca comercial, a efectos de propender a su desarrollo ya que reconoció que "... las actividades de exportación e industrialización de nuestra cuantiosa riqueza de la fauna marina y algológica se encuentra muy a la zaga de las demás actividades industriales del país, más evolucionadas y organizadas". Es decir, que el balance del período 1967-1971 no había arrojado el resultado que se había esperado al dictarse la Ley 17.500. Entonces había que "... sacar a la economía pesquera de su atonía y estancamiento y proporcionarle la oportunidad y los medios para lograr su expansión". Se requería entonces una enérgica y efectiva promoción incluyendo desgravaciones, asistencia financiera, avales, etc. Así nace el Decreto 440/71, como una medida más de la "promoción" diseñada. Sin duda alguna la más importante y de mayor significación de ellas. A través de ésta, las empresas pesqueras podían importar libre de todo gravamen, buques pesqueros de cualquier porte y características (artículo 4º) mientras se "asegure una actividad rentable en el país de diez años (artículo 5º b)". Así ingresaron al país poco más de un centenar y medio de buques usados. Michas de estas unidades habían llegado al límite de su vida útil. Algunas empresas importaron uno o dos buques, otras hasta más de quince. Estos buques que ingresaron con el beneficio arancelario señalado contribuyeron a un rápido incremento de las capturas. El nivel de 195.500 toneladas en 1970 llega a 359.643 toneladas en 1981 y 551.000 toneladas en 1987. ¿Pero qué pasó con estos buques al final del período 1971-1981? La mayoría de estos buques habían sido introducidos al país en el "ocaso" de su existencia. En el relevamiento efectuado en 1982 se registraron buques que llevaban varios años amarrados a muelle, molestando la operación de la flota operativa. A muchos les faltaban equipos importantes como por ejemplo el motor de propulsión. Se estimó entonces que más del 30% de dichos buques eran inoperativos y que un porcentaje no inferior al 20% económicamente no era aconsejable reactualizar. Se había incrementado la captura en el período de vigencia del Decreto 440/71 pero lo que no se logró fue consolidar una flota pesquera. En 1981 se disponía de una flota de "rada y río" de 239 buques, de los que la mayoría fueron construidos en los años '40 y '50. La flota costera disponía entonces de 88 buques, la mayoría construidos en el país. Los buques fresqueros eran 129 con una edad promedio de 18 años. Los buques semiprosesadores ya habían alcanzado una edad media de 16 años. La flota pesquera procesadora contaba entonces con 44 buques con un total de 55.505 m3. de bodega. Prácticamente la mayoría de éstos tuvieron su origen en el Decreto 440/71. La importación de estos buques se hizo al amparo del concepto de que "la importación de mercadería que no se produce en el país o que no se produce en condiciones idóneas para dicha finalidad" según señala en los considerandos del Decreto de referencia. A este respecto cabe observar que ya la industria naval argentina había provisto de buques de gran porte y de diversos tipos, incluyendo buques militares, por lo que es insostenible que no se disponía de la calidad suficiente para la construcción de los buques que los armadores necesitaban. Se supone, y así trascendió, que la medida obedecía a la especial coyuntura y que la urgencia de contar con las bodegas adecuadas justificaba la modalidad adoptada. Debemos considerar que éstas pudieran haber sido razones para incrementar las capturas. ¿Pero no era también un objetivo fortalecer la flota con buques nuevos para reponer las bodegas viejas que se importaban? Esto último sin duda concurría no sólo a alentar a la construcción naval y a su actualización tecnológica sino también -y como principio básico- a que los niveles de captura se pudieran mantener y aumentar dentro de una explotación racional, acorde a una investigación permanente de biomasa disponible para cada especie. El no disponer de la cantidad y calidad adecuada de buques de pesca hizo que siempre existiese un "excedente", es decir una capacidad no cubierta en lo que hace a nuestras exportaciones. El Decreto 440/71 estructuró un

artificio para el reemplazo de las bodegas viejas. Los armadores asumían la obligación de construir en el país, en un período de tres a cuatro años desde la incorporación de los buques que hubieran importado, un porcentaje dado del 30% al 50% del total de barcos importados. Este "artificio" era similar al que se introdujo en 1967 en la Ley 17.500 (artículo 6°) sólo que en este caso se refería a "buques nuevos" y en consecuencia no se importaron los buques que el armamento pesquero necesitaba. Esta situación fue "resuelta" por el Decreto 440/71, permitiendo la importación de buques viejos sin límite de edad. En 1971 se supuso que los buques viejos que se importaban serían rápidamente reemplazados por buques nuevos en un período de aproximadamente seis años. Cabe ahora preguntarnos: ¿qué resultados se obtuvieron a este respecto?. En realidad, son escasísimos los casos en los que se cumplieron las obligaciones establecidas por el Decreto 440/71. Se generó un largo collar burocrático de justificaciones, demoras, prórrogas, etc. Como es de suponer se utilizaron montañas de papel en el intercambio de notas y en la confección de expedientes. Las crisis cíclicas que soportó la pesca y la falta de apoyo financiero -importante para encarar las construcciones- acabó la labor: la flota no se renovó. La "promoción" desarrollada por el Decreto 440/71 sin embargo se fue extendiendo en el tiempo con la participación discrecional de los funcionarios responsables del área. Es obvio que los incumplimientos señalados han producido un reconocido daño a la pesca, al ingreso fiscal y a los bancos oficiales que otorgaron avales para estas importaciones. Durante 1989 se promulgó el Decreto 342/89 por el que se inducía a importar buques usados sin especificar edad. Ello concurría al obvio hecho de que los armadores pesqueros siempre querrán buques subestándar de Japón y España, dado que esto responde a la menor inversión posible y, en consecuencia, al menor riesgo. Es decir, se indujo al "cortoplacismo" en la actividad. Con este "cortoplacismo" en última instancia se está ignorando que el recurso es una riqueza renovable en la medida de su captura racional. El mantenimiento de políticas de corto plazo contribuyó a una cultura negativa sobre la preservación del recurso. Muy otro sería el resultado si los recuperos de las inversiones hubiesen sido a largo plazo. A través del Decreto 342/89, se otorgaron permisos de importación a 36 buques pesqueros usados (algunos por encima de los veinte años de vida útil) por un monto de aproximadamente 50 millones de dólares. En los fundamentos de este Decreto se mencionaba a la "oferta internacional", ocultando que el objetivo de la medida era alentar la importación de buques usados. En 1990, no se produjo un incremento similar a la erogación de divisas efectuadas para la importación de esos buques. Caducado el período de vigencia del Decreto 342/89, el ministro de Economía promulga la Resolución 1086/90 actuando directamente sobre los aranceles del Capítulo 89 del Nomenclador Arancelario, agravando más las cosas dado que el texto de las posiciones para los buques de pesca se separaban de la aprobación del proyecto correspondiente, en consecuencia, ya no existía en la práctica limitación al tipo y edad de los buques a importar. Si bien la existencia de esta Resolución fue efímera, se repitió: en mayo de 1991 se firmó con las Cámaras Pesqueras un acuerdo que incluyó la eliminación arancelaria para la importación de buques pesqueros de 35 o más metros de eslora. Se trataba de la Resolución 432/91 para la importación de buques de pesca sin límite de edad, que tengan la eslora aludida con 0% de arancel. Pareciera que todo se hizo para facilitar la posibilidad de constituir "empresas transitorias" (joint ventures) con empresas armadoras extranjeras que, aportando sus barcos obsoletos, participaban del negocio nacional, y la excusa de existencia de "excedente" en nuestra masa ictícola fue para poder arrendar buques matriculados en otros países. Esta será la solución para obtener un beneficio con la menor inversión posible y, en consecuencia, con el menor riesgo. Pero al cabo de los años vemos lo que quedó de una política errática por parte de los gobiernos nacionales de los últimos 36 años y de una clase dirigente del sector a la que no podemos dejar de llamarle la atención al ver la imagen de un triste cementerio de barcos en nuestro Puerto y 40.000 hombres sin trabajo, que es lo que nos ha dejado este Puerto inactivo. Hoy no tenemos pescado para satisfacer los pedidos que nos llegan solamente del Brasil y, señor Presidente, no puedo dejar de preguntarme por qué no es negocio pescar desde nuestro puerto si operando desde la costa argentina estamos a una distancia de los caladeros de 150 a 200 millas y sí lo es para un armador pesquero extranjero que debe hacer 5000 o 6000 millas de navegación para pescar en el Atlántico sudoccidental y obviamente lejos está de ser un mal negocio?. Por estas razones, señor Presidente, hoy que vamos a tomar una decisión, tratando de preservar un sector de nuestro Puerto, he querido traer a este especial recinto expresamente esta historia, pues la empresa que nos ha cedido este lugar es una de las que todavía quedan en pie en nuestra provincia gracias a la decisión de una familia que, por su propia fe en el trabajo, por el cariño en lo que hacen, por la responsabilidad demostrada para con sus trabajadores, ha sufrido el carne propia el horror de las equivocaciones. Para que lo recordado no se repita en otra actividad portuaria y porque ya no podremos alegar ignorancia, no tendríamos el perdón de nuestros hijos y de nuestros nietos. Gracias, señor Presidente.

Sr. Presidente: Concejal García Conde, tiene la palabra.

Sr. García Conde: En primer lugar, agradezco al concejal Sirochinsky la gran cantidad de datos que nos ha brindado respecto a este tema. Entiendo que este Concejo Deliberante viene realizando gestos respecto al Puerto, como la Sesión del 16 de mayo donde tuvimos al prefecto Vianna explicándonos el grave problema que aún hoy después de esa Sesión sigue padeciendo el Puerto respecto a los barcos hundidos, semihundidos e interdictos que provocan que la boca de acceso al Puerto tenga el 50% de profundidad y un tercio del ancho que tenía en 1930. Pero no me gustaría abundar en más datos ya que bien lo hizo el concejal preopinante. Sólo me interesaría generar la siguiente pregunta: ¿cómo hacemos nosotros para que una vez tenido el Puerto liberado dentro de un modelo económico restrictivo, que no apoya a las empresas que generan ocupación, que no apoyan a las industrias que generan productos con alto valor agregado, si no hay políticas de pesca que protejan a la industria nacional o cuando la industria naval no tiene créditos y que día a día genera menor mano de obra? Entonces me gustaría señalar cómo hacemos para que en este modelo económico restrictivo, que genera desocupación, que no apoya a las pequeñas y medianas empresas, se tenga por razón de ser al hombre y que genere instancias más humanas, más justas y que dé trabajo porque al dar trabajo va a dar dignidad, alegría y razón de ser a los argentinos. Muchas gracias, señor Presidente.

Sr. Presidente: Concejal Fernández Garello, tiene el uso de la palabra.

Sr. Fernández Garello: Es propiciatoria -no me caben dudas- esta Sesión que estamos realizando en este ámbito. Me gustaría destacar dos aspectos sobre esta reunión: uno, que se ha venido tratando por los concejales que me han precedido en el uso de la palabra; otro, que ha estado ausente. Entiendo al Puerto desde dos conceptos. Uno, como Puerto herramienta y como puerta de entrada y salida de la producción de un país, como generador de trabajo, es decir, el Puerto desde el punto de vista comercial o productivo. Pero el otro concepto es el de Puerto ciudad; hay toda una población que vive de las actividades portuarias, que ha crecido al ritmo de esas actividades. Es el que muchas veces hemos tenido postergado y que -no sé si será la oportunidad porque el Orden del Día fija otros temas- es un Puerto que no puedo dejar de destacar; es la región del Partido que en algún momento ha pensado hasta con un ánimo separatista -si se quiere- del Partido porque ha sentido en muchas oportunidades que está un poco alejada de las decisiones municipales. Sobre el Puerto ciudad, nuestro bloque ha presentado un proyecto para que los señores Delegados Municipales sean elegidos por consulta popular haciendo uso de una herramienta que tan eficazmente ha sido puesta en funcionamiento por el actual Intendente Municipal en el plan de obras "Mar del Plata 2000". Creemos que ésta va a ser una forma de acercar un poco más al Puerto ciudad y de transformar esto; inclusive avanzando, estamos estudiando por lo menos en nuestro bloque alguna clase de descentralización administrativa para que este Puerto ciudad que contiene a los trabajadores del Puerto en su mayoría, se sientan más integrados. Este es el esfuerzo que está haciendo el bloque justicialista en este sentido. Del Puerto herramienta -permítaseme esta expresión, no es que esté tratando como cosa al Puerto, sino que me parece gráfico como para distinguir los dos niveles de concepto- me parece que el Concejo Deliberante ha tenido algo más que gestos, por lo menos en lo que va de este período que se ha iniciado en el mes de diciembre. Ha sido precisamente el bloque justicialista el que ha tenido la iniciativa de convocar al prefecto mayor Vianna, que se encuentra aquí presente y a quien una vez más debo agradecerle esa exposición que nos dio en oportunidad de realizar esa Sesión Especial, en el mes de mayo, donde nos informó cuál era el estado de la capacidad de muelle del Puerto. Y digo que hubo algo más que gestos porque en una suma de voluntades -que es más que necesaria para tratar estos temas- precisamente se nos informa esta última semana que se había concedido ese subsidio de dos millones de pesos que se estaba pidiendo para que el organismo al que pertenece el prefecto mayor Vianna, pudiera llevar adelante esta tarea de limpieza del Puerto. Yo utilicé la palabra "suma", a mí no me cabe ninguna duda que la frutilla a ese postre se la terminó de colocar el señor secretario general de la CGT, aquí presente, porque demostrando además la preocupación de los trabajadores por esta situación (porque tengo entendido que estuvo presente la semana pasada en la Secretaría de Pesca de la Nación y seguramente ante un nuevo reclamo) esto terminó por generar la decisión que estábamos todos reclamando. Bienvenida sea esta participación porque me parece muy importante que todos los actores sociales de esto tomen este tipo de iniciativas; es realmente para felicitarlo al señor secretario general de la CGT. Pero mi pregunta es, apuntando a lo que decía el concejal Worschitz, de mi bloque: ¿cuál es el Puerto que queremos?. Yo soy recién llegado a la política, tengo que hablar con mucha modestia de esto porque a veces no tengo todos los antecedentes por no haber participado años atrás en reuniones, pero tengo entendido que una de las primeras iniciativas del Gobernador de la provincia, cuando se hablaba de la provincialización de los Puertos, fue entregarle el Puerto a Mar del Plata para que lo administre y tengo entendido que aparentemente habría sido Mar del Plata la que no pudo ponerse de acuerdo con este tema. Después empieza todo este proceso licitatorio en el cual, en los pasillos, todos nos preguntamos cómo es, pero que recién ahora también tengo entendido que es el diputado Garivoto el que escribió estos interrogantes, se ha presentado un proyecto de Resolución en la Cámara de Diputados para ver a qué apunta este proyecto licitatorio. También tengo entendido que no nos debiéramos conformar con un Puerto pesquero solamente, que el país está yendo hacia un proceso económico de integración en el cual entran a jugar un montón de cuestiones. Yo estaba hablando -cuando comencé a interiorizarme ya desde la función política tratándome de acercarme un poco más a los problemas del Puerto- con un importante industrial de Mar del Plata que me decía que para poder sacar sus productos hacia Brasil estaba pagando tres veces de flete, porque acá en este Puerto no había movimiento de contenedores o no había empresas que podría llevarle los productos que él sacara en contenedores a Brasil a través de un sistema unitarizado de cargas general. Esto en términos económicos y de producción significa encarecimiento de costos y esto se traduce también en pérdida de competitividad cuando se encarece un costo como el flete, motivo por el cual tendríamos que preguntarnos en serio cuál es el Puerto que queremos. Buscando antecedentes sobre el tema y antes de llegar a ese proyecto que yo refería -que nuestro bloque lo invitó al prefecto mayor Vianna para que nos informe sobre lo que estaba pasando en el Puerto- me encuentro de que no hay informes, es decir, no existe un cálculo ni informes de descripción de crisis. Lo argentino somos maestros, somos un fenómeno, está lleno de descripciones de crisis, de datos y demás, pero ¿hacia dónde queremos ir con el puerto de Mar del Plata, hacia dónde quiere ir la ciudad, cuál es proyecto de ciudad que queremos?. ¿Vamos a seguir hablando de una ciudad turística de aquí a cinco mil años adelante?. ¿O tendremos que pensar de una vez por todas que también hay un producto bruto en el cordón frutihortícola del Partido de General Pueyrredon que potencialmente equivale a la pesca, al producto bruto que tiene la pesca? Entonces ¿no vamos a plantearnos en ningún momento a qué queremos llegar pidiendo un Consejo Portuario Autónomo?. ¿No nos vamos a plantear en ningún momento si además de la pesca tendremos que incorporar otras actividades?. A mí me parece -insisto en que no he podido encontrar informes- que ésta sería una de las cuestiones que debiéramos los marplatenses de alguna forma transparentar o decir hacia qué estamos apuntando; yo no lo he podido encontrar. Me cabe agregar un agradecimiento al dueño de casa que ha prestado este lugar para que nos reunamos, porque es indudable que no son las batucadas sino que es el esfuerzo de la gente que trabaja la que posiblemente pueda darle respuesta a tantos interrogantes que se planteaba el concejal García Conde. Posiblemente, más que las batucadas, sea la capacidad de crear, la capacidad de analizar situaciones, la capacidad de analizar crisis las que pueda darle soluciones. El desafío es muy grande, se nos agrega ahora un puente Buenos Aires-Colonia, con el que también -en esta liviandad con la que a veces tratamos muchos temas- seguimos diciendo "nos va a robar el turismo"; claro, no estamos pensando de que ése es el puente del Mercosur, no estamos pensando tampoco que ése

es el puente que puede ser que nos genere un desangramiento de turismo hacia las playas de Uruguay y de Brasil inclusive pero también es cierto que Mar del Plata hace mucho que perdió mucho potencial turístico, más allá que hoy se mantenga con una influencia de gente muy importante del verano. Y también es cierto que el Partido y la ciudad que tenemos que repensar, tenemos que repensarla para los 365 días del año y este es el esquema que a mí me interesaría para tener presente al Puerto de Mar del Plata. Hablar de una ciudad de la producción y no de una ciudad turística sino de una ciudad con turismo. Nada más. Muchas gracias.

Sr. Presidente: Concejal Vega, tiene la palabra.

Sr. Vega: Señor Presidente, para hacer un aporte y una reflexión que seguramente se reitera sobre todo lo expuesto porque ha sido bastante amplio y con conocimiento evidentemente. Quienes me han precedido en el uso de la palabra tienen suficientes argumentos como para que lo que se agregue sea demasiado significativo desde el punto de vista de lo que es el diagnóstico de nuestro Puerto y las distintas opiniones de cuáles han sido las causas por las cuales estamos en la situación que estamos. Pero de cualquier manera es inevitable hacer algunas referencias puntuales a aspectos que se manifestaron en cuanto a la licitación. Esa licitación es una responsabilidad de la provincia, la cual tendría que velar porque se cumpliera en tiempo y forma; por lo tanto desde nuestra ciudad podemos hacer los esfuerzos que evidentemente ha hecho esta Comisión de Defensa del Puerto y las Costas, a la cual debemos decir que muchas veces se la ha dejado un poco sola desde el punto de vista de lo que es la ciudad y de lo que son los poderes públicos para la defensa que desde el año '94 viene haciendo. Creo que debería haber una interrelación real, no declamativa, no de montar escenarios circunstanciales que pueden ser muy espectaculares, que no lo podemos desaprovechar desde el punto de vista de los sentimientos reales de venir al Puerto a hacer un debate sobre lo que queremos en este Puerto, que evidentemente está totalmente parado y destruido en algunos aspectos. Pero no cabe ninguna duda que desde el punto de vista que desde nuestro bloque y desde el punto de vista del Departamento Ejecutivo de la Municipalidad hay total claridad que el Puerto que queramos no importaría demasiado en este momento; lo que importa es que funcione realmente, ya sea para un aspecto turístico, para un aspecto industrial o para un aspecto mixto. Lo importante es que realmente funcione. Que los 37 o 40 barcos que están obstruyendo totalmente nuestro Puerto salgan de una buena vez y que pasemos de los discursos a los hechos concretos y que los concretemos, porque si no evidentemente - como alguien dijo y creo que el concejal Sirochinsky- estaremos haciendo el mismo diagnóstico dentro de un par de años y no habrá un Puerto como el que la ciudad quiere y necesita y nos estaremos suicidando desde el punto de vista productivo y turístico. Porque esta cuestión a la que se hacía referencia de la periferia no es una cuestión casual, es una cuestión que ha estado dada por las políticas de los distintos gobiernos de turno -no importa el signo político- que han tenido la responsabilidad para no tener una conciencia de lo que representa el Puerto y de lo que representa la industria pesquera y la industria naval. Por lo tanto, lo que nosotros entendemos desde este bloque es que no es solamente una cuestión declamativa, que no es solamente una cuestión de hablar y de analizar, sino de pasar realmente a acciones concretas sobre la base de quienes ya vienen realizando tareas como puede ser la Comisión Mixta y ahora este Concejo y que -ya que no tenemos autonomía municipal- por lo menos tengamos autonomía para poder defender el Puerto. Gracias, señor Presidente.

-Siendo las 12:10 asume la Presidencia el concejal Pérez

Sr. Presidente (Pérez): Concejal Perrone, tiene la palabra.

Sr. Perrone: Señor Presidente, evidentemente se ha hablado mucho, se ha dicho mucho y creo que me toca a mí destacar en todo caso que hoy estamos aquí no para halagar ningún oído, tampoco para irritar algún otro; en todo caso será ésta una consecuencia no deseada de esta reunión. Lo importante es que aquí hoy está la ciudad de Mar del Plata unida detrás de un objetivo. Lo importante es que hoy aquí Mar del Plata tiene un solo objetivo a defender que es el interés de Mar del Plata, que hoy es éste el interés de Mar del Plata y lo defendemos de esta forma y con lo que hoy vamos a votar. Mañana puede ser otro y vamos a cambiar en la medida que el interés de Mar del Plata cambie. Pero lo único que queda claro hoy, es que todos los que estamos aquí estamos en defensa de un mismo interés, que es la ciudad de Mar del Plata. Y digo Mar del Plata porque creo que el Puerto es la ciudad de Mar del Plata. Creo que la Comisión Mixta viene trabajando desde hace mucho tiempo y ya ha dejado sentado con toda claridad cuáles son esos intereses a defender y cuáles son los reclamos que la ciudad de Mar del Plata hace por su Puerto. No creo que a esta altura quede discusión que lo que nosotros reclamamos es un Puerto multifuncional, es un Puerto que le sirva a toda la ciudad, no a un solo sector de la ciudad. Queremos una ciudad integrada y una ciudad integrada se integra de esta forma, dándole un Puerto que le permita integrarse a la actividad económica local, a la actividad económica nacional. Pero un puerto para que sea multifuncional necesita evidentemente la realidad de inversión. Hablar es fácil. Pero la inversión se necesita para que el puerto demuestre su capacidad operativa, me apunta aquí el concejal Pulti que en Bahía Blanca se hicieron inversiones por un total de \$ 120.000.000, en Quequén \$ 25.000.000 y en Mar del Plata ni un solo peso, es muy difícil que nos tiren a la competencia en esta forma, es muy difícil que nos digan "esto no funciona" cuando hay \$120.000.000 en un puerto y \$25.000.000 en otro puerto, y acá ni un solo peso. El Concejo Deliberante en el año 1990 voto por unanimidad una Resolución que determinaba y definía el puerto como multifuncional, esto no esta en discusión el puerto debe servirle a toda la ciudad esto es un término una definición que no se puede discutir en estos momentos, creo señor Presidente que de hoy en más esta Sesión va ha servir para que la historia del Puerto de Mar del Plata plantee su hito, de hoy en más nadie podrá decir ni siquiera en término de pregunta si el Puerto está o no integrado a la ciudad. Hoy el Puerto es la ciudad de Mar del Plata. Nada más, señor Presidente.

- Siendo las 12:15 reasume la Presidencia el concejal Pagni.

Sr. Presidente (Pagni): Gracias, señor concejal Si ningún otro concejal va hacer uso de la palabra vamos a dar lectura por Secretaría de los dos proyectos de Resolución que obran agregados a la nota 616-C-96.

Sr. Secretario: (Lee) "Resolución. Artículo 1º: El Honorable Concejo Deliberante del Partido de General Pueyrredon reafirma su interés en la concreción de los siguientes objetivos: a) Creación del Consejo de Administración Autónomo para el Puerto de Mar del Plata integrado por representantes del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, de la Municipalidad de General Pueyrredon, usuarios y entidades vinculadas. b) Realizar el dragado capital para la erradicación del banco de arena situado en la boca de acceso del Puerto de Mar del Plata, verdadera trampa para la libre navegación. c) Recolocación de la arena extraída del banco, en las playas de la ciudad, mediante la técnica del refulado. d) Dragado del espejo interior del Puerto. e) Planificación y desarrollo global y de la continuidad del proyecto de obras de defensas costeras para todo el Partido de General Pueyrredon. Artículo 2º: De forma". "Resolución. Artículo 1º: El honorable Concejo Deliberante del Partido de General Pueyrredon se dirige al Honorable Senado de la Nación para solicitarle el tratamiento y aprobación del expediente N° 26/96, que ingresara con media sanción de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, relacionada con la modificación a la Ley 20.094, Ley de Navegación que permitirá la rápida remoción de los barcos hundidos, semihundidos e interdictos. Artículo 2º: De forma."

Sr. Presidente: En consideración el primer proyecto de Resolución. Sírvanse marcar sus votos en general y en particular: aprobado por unanimidad. En consideración el segundo proyecto de Resolución. Sírvanse marcar sus votos en general y en particular: aprobado por unanimidad. Se dará lectura por Secretaría al expediente 1744-V-96.

Sr. Secretario: (Lee) "Ordenanza: Artículo 1º: Afectase al Distrito Urbanístico Futura (UF), al predio delimitado por la Avda. Martínez de Hoz y las calles "A" y "B" del Puerto de Mar del Plata, con destino exclusivo al emplazamiento de obras de equipamiento o apoyo a actividades relacionadas con el tráfico portuario y espacios verdes. Artículo 2º: Encomiéndase al Departamento Ejecutivo la presentación de los recursos administrativos y judiciales que considere convenientes, en salvaguarda de las facultades de ordenamiento territorial y control que son propias de la institución municipal, según las normas vigentes y para garantizar el cumplimiento de lo establecido en el artículo precedente. Artículo 3º: Ante la presentación de propuestas concretas para la radicación en el predio, el Departamento Ejecutivo elevará al Honorable Concejo Deliberante el Proyecto de Ordenanza estableciendo los usos que resulten admisibles, en función de su compatibilización con carácter urbano del entorno. Asimismo, dictará los indicadores de construcción respectivos. Artículo 4º: No se admitirán subdivisiones parcelarias del predio. Artículo 5º: No podrán realizarse construcciones de carácter permanente en el sector comprendido entre el límite del predio vecino a la Avda. Martínez de Hoz y una línea paralela ubicada a cincuenta (50) metros de ese límite. Artículo 6º: Derógase la Ordenanza N° 7924. Artículo 7º: Comuníquese, etc".

Sr. Presidente: En consideración el presente proyecto de Ordenanza. Sírvanse votar en general: aprobado. En particular: artículo 1º, aprobado; artículo 2º, aprobado; artículo 3º, aprobado; artículo 4º, aprobado; artículo 5º, aprobado; artículo 6º, aprobado; artículo 7º, de forma. Aprobado en general y en particular por unanimidad. Señores concejales, antes de finalizar la Sesión, de acuerdo también a lo previamente establecido y en modo de agradecimiento por habernos cedido tan gentilmente este espacio, vamos a darle la palabra al señor Federico Contessi.

Sr. Contessi: Señor Presidente, señores concejales realmente me siento honrado y emocionado. Por un lado, porque es la primera vez que en Mar del Plata se traslada el Concejo Deliberante fuera de la Municipalidad, en este tipo de reunión. Pero no cabe duda que mi mayor emoción fue cuando escuché hablar al concejal Sirochinsky -parecía que anoche nosotros le hubiésemos dado un libreto- de la problemática que nos aqueja, que es tan grave que creo que lo dejaré para otra oportunidad. Gracias.

- Aplausos de los presentes.

Sr. Presidente: Gracias, señor Contessi. Finalizamos entonces otorgándole la palabra al señor Secretario de Gobierno, tal cual lo previamente establecido. Doctor Porrúa, tiene usted la palabra.

Sr. Porrúa: Señor Presidente, señoras y señores, creo que en primer lugar corresponde resaltar la decisión de este Concejo Deliberante de sesionar fuera de lo que es el tradicional recinto. Pienso que esto tiene una significación enorme, cual es la inserción en distintos lugares del Partido de General Pueyrredon, en distintos ámbitos de la ciudad de Mar del Plata, y en este caso especial donde juega doblemente esta salida del Concejo a la calle en un tema tan puntual y tan importante como es el futuro del Puerto de Mar del Plata. Creo que también corresponde felicitar por el lugar donde por primera vez de la historia de este Concejo Deliberante se sesiona fuera del recinto, que es un lugar fundamentalmente donde prima el trabajo y el tesón para llevar adelante una industria sin bajar los brazos, pese a las políticas -como ya se anunciaron acá, sin hacer distinción de colores políticos- nos han afectado como marplatenses, y han afectado a lo largo de la historia una industria madre como la naval. En este astillero -aún con estas políticas- se sigue peleando día a día. No voy hacer un discurso, pero si creo que los planteos que se han hecho hoy -y que son la continuidad de las posiciones que ha adoptado este Concejo a lo largo de los últimos años y a partir de la creación de la Comisión Mixta de Defensa del Puerto y Playas- nos muestran que hay un resultado altamente positivo, que es que se llegue a hacer escuchar en los distintos ámbitos de los gobiernos tanto sean nacionales, municipales o provinciales, la voz del Concejo Deliberante que representa la totalidad y la diversidad política del

Partido de General Pueyrredon. Creo, y estoy firmemente convencido, que hay actitudes o resoluciones políticas que se vienen tomando hace mucho tiempo que hacen que objetivamente podamos concluir que Mar del Plata sufre un trato verdaderamente discriminatorio frente a otros puertos de la Provincia de Buenos Aires. Como muy bien hacia referencia el concejal Perrone, el puerto de Bahía Blanca tuvo en los últimos años una inversión de \$ 120.000.000 para producir el dragado de todo el canal de acceso; el puerto de Quequén, tuvo la inversión en obras de dragado y refacciones por cifras que alcanzan casi los \$30.000.000 y el Puerto de Mar del Plata -frente a esto- permanentemente viene reclamando la draga para poder mantener lo que queda de la industria pesquera que hoy se encuentra diezmada. El Puerto de Mar del Plata también tiene importancia estratégica, y acá están presentes representantes de las Fuerzas Armadas, donde tenemos la Base Naval y de Submarinos, pese a esto yo creo que en Mar del Plata no hemos logrado que se realicen las inversiones necesarias para mantener este Puerto operativo. Digo también que hay actos que nos ponen frente a actitud discriminatoria, porque el Puerto de Mar del Plata y la comunidad toda hace rato viene reclamando un Ente Autónomo que gobierne y defina los destinos de este Puerto. Fue pionera Mar del Plata en esto, fueron muchos hombres y mujeres los que pelearon por esto; acá hay hombres que fueron los que empezaron a plantear el pedido para Mar del Plata, cuando ni en Quequén ni en Bahía Blanca tenían idea que se podía instrumentar esto. Paradójicamente hoy el Puerto de Quequén y de Bahía Blanca son autónomos y hoy Mar del Plata no hace más que tener solamente promesa de esta autonomía. Todas estas son cuestiones a tener muy en cuenta, no tengo dudas que todo el mundo poniendo mayor énfasis en aspectos pesqueros, comerciales, en exportación en importación, en turismo, etc., que tiene en claro cómo tiene que ser el Puerto de Mar del Plata y tiene en claro cuál tiene que ser el futuro de este Puerto. Este Puerto que -como lo calificó el ingeniero Lagrange- hoy es el monumento al derroche estructural en la Argentina; es un Puerto que no podría construirse en las actuales condiciones del país y que está esperando a ver si se reactiva o no se reactiva. Creo que vale la pena seguir realizando este tipo de reuniones, vale la pena seguir levantando la voz, vale la pena buscar los comunes denominadores que a lo largo de los años de funcionamiento de la Comisión Mixta de Defensa de Puerto y Playas se han encontrado. Quizás quienes estamos en política dejamos muchas veces de lado cuestiones partidarias y cuestiones de intereses políticos sectoriales y esta es una muestra clara de cómo podemos pelear por objetivos comunes. Todos vamos a dejar algo de lado sin lugar a dudas pero se puede hacer, es posible, esta es la muestra y creo que se va por el buen camino. Para terminar -y reiterando lo que decía en un principio- creo que la Comisión Mixta de Defensa de Puerto y Playas ha marcado un ámbito distinto, que trasciende el ámbito propio del Concejo Deliberante, porque acá -más allá que en el Honorable Cuerpo estén todas las representaciones políticas de la ciudad- podemos tener las representaciones individuales de cada uno de los sectores interesados, los del trabajo, los de la industria, los de la producción. Felicito al Concejo Deliberante y creo que el compromiso pasa por asumir entre todos la continuidad de este tipo de gestiones y hacer oír la voz de Mar del Plata y de que el desaliento no ha llegado y que, frente a actitudes que son hechos que producen una discriminación hacia este Puerto, la comunidad de Mar del Plata está dispuesta a pelear para modificarla. Gracias, señor Presidente.

Sr. Presidente: Gracias, señor Secretario. No habiendo más asuntos que tratar se levanta la Sesión.

- Es la hora 12:30

Carlos José Pezzi
Secretario

Roberto Oscar Pagni
Presidente

APÉNDICE

Disposiciones Sancionadas

Ordenanza

O-4866: Afectando a Distrito de Urbanización futura (U.F) predio delimitado por Avenida Martínez de Hoz y calles "A" y "B" -Manzana de los circos- (Sumario 5)

Resoluciones

R-1033: Reafirmando objetivos del Honorable Concejo Deliberante en relación a la problemática del sector (Sumario 5)
R-1034: Dirigiéndose al Honorable Senado de la Nación solicitando tratamiento y aprobación del expediente N° 26/96 (Sumario 5)

INSERCIONES**ORDENANZA**

- Sumario 5 -

FECHA DE SANCIÓN : 10 de julio de 1996

NÚMERO DE REGISTRO: O-4866

EXPEDIENTE H.C.D. N° : 1744

LETRA V

AÑO 1996

ORDENANZA

Artículo 1° .- Aféctase al Distrito Urbanización Futura (UF), al predio delimitado por la Avda. Martínez de Hoz y las calles "A" y "B" del Puerto de Mar del Plata, con destino exclusivo al emplazamiento de obras de equipamiento o apoyo a actividades relacionadas con el tráfico portuario y espacios verdes.

Artículo 2° .- Encomiéndase al Departamento Ejecutivo la presentación de los recursos administrativos y judiciales que considere convenientes, en salvaguarda de las facultades de ordenamiento territorial y control que son propias de la

institución municipal, según las normas vigentes y para garantizar el cumplimiento de lo establecido en el artículo precedente.

Artículo 3° .- Ante la presentación de propuestas concretas para la radicación en el predio, el Departamento Ejecutivo elevará al Honorable Concejo Deliberante el proyecto de Ordenanza estableciendo los usos que resulten admisibles, en función de su compatibilización con el carácter urbano del entorno. Asimismo, dictará los indicadores de construcción respectivos.

Artículo 4° .- No se admitirán subdivisiones parcelarias del predio.

Artículo 5° .- No podrán realizarse construcciones de carácter permanente en el sector comprendido entre el límite del predio vecino a la Avenida Martínez de Hoz y una línea paralela ubicada a cincuenta (50) metros de ese límite.

Artículo 6° .- Derógase la Ordenanza N° 7924.

Artículo 7° .- Comuníquese, etc.

RESOLUCIONES

- Sumario 5 -

FECHA DE SANCIÓN : 10 de julio de 1996

NÚMERO DE REGISTRO: R-1033

NOTA H.C.D. N° : 616

LETRA C

AÑO 1996

RESOLUCION

Artículo 1° .- El Honorable Concejo Deliberante del Partido de General Pueyrredon reafirma su interés en la concreción de los siguientes objetivos:

- a) Creación del Consejo de Administración Autónomo para el Puerto de Mar del Plata, integrado por representantes del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, de la Municipalidad del Partido de General Pueyrredon, usuarios y entidades vinculadas.
- b) Realizar el dragado capital, para la erradicación del banco de arena, situado en la boca de acceso al Puerto de Mar del Plata, verdadera trampa para la libre navegación.
- c) Relocalización de la arena extraída del banco, en las playas de la ciudad mediante la técnica de refulado.
- d) Dragado del espejo interior del Puerto.
- e) Planificación y desarrollo global de la continuidad del proyecto de obras de defensas costeras, para todo el Partido de General Pueyrredon.

Artículo 2° .- Comuníquese, etc.

- Sumario 5 -

FECHA DE SANCIÓN : 10 de julio de 1996

NÚMERO DE REGISTRO: R-1034

NOTA H.C.D. N° : 616

LETRA C

AÑO 1996

RESOLUCION

Artículo 1° .- El Honorable Concejo Deliberante del Partido de General Pueyrredon se dirige al Honorable Senado de la Nación, para solicitarle el tratamiento y aprobación del Expediente n° 26/96 que ingresara con media sanción de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, relacionado con la modificación a la Ley 20.094 (Ley de Navegación), que permitirá la rápida remoción de los barcos hundidos, semihundidos e interdictos.

Artículo 2° .- Comuníquese, etc.

